



Werktafel 1: Schaal – Welke schaal voor ingrepen en wijken?

- *Wat is/betekent een wijk in Brussel? Verschillende schalen van interventie bij wijkmonitoring, wijkcontracten, de autoluwe wijken van Good Move,...*
- *Welke schaal, grootte voor de autoluwe wijk? Denk aan de vijftienminutenstad*

Een circulatieplan heeft ruimtelijke grenzen, hoe kunnen die best bepaald worden? Welke schaal is de juiste voor een autoluwe wijk? Wat is de link met de 10/15 minuten stad? Kunnen er verschillende modellen zijn naargelang de situering in de stad?

Wat betekent een wijk? Er zijn verschillende interventieschalen, die van wijkmonitoring, de wijkcontracten, de autoluwe wijken?

*De deelnemers waren het erover eens dat er geen wonder maat (schaal) bestaat voor het implementeren van een circulatieplan. Er moet rekening worden gehouden met:

- De stedelijke en regionale dimensie van het plan dat wordt uitgevoerd
- Een goed begrip van hoe de stad waarin je werkt functioneert als geheel
- De behoefte aan samenhang in het sociale functioneren van de stad
- Het openbaarvervoersnetwerk, dat een structurerende factor moet zijn (de stad Nantes wordt als voorbeeld genoemd)
- Het bestaande wegennet
- De randen van het netwerk moeten het verkeer kunnen opvangen dat wordt weggeleid uit de autoluwe wijken
- Voorkomen dat verkeer naar andere wijken wordt verplaatst - Voorkomen dat er conflicten tussen wijken komen
- De deelnemers waren het erover eens dat de centrale gebieden van steden de gemakkelijkste schaal zijn om circulatieplannen uit te voeren (bv. De vijfhoek in Brussel).
- Juist omdat het algemene sociale functioneren daar vaak vrij duidelijk is
- In de buitenwijken rond het hypercentrum is de vraag op welke schaal je moet ingrijpen ingewikkelder:
- Is het ideaal om op een schaal van $\pm 1,5$ km te werken - zeker als we circulatieplannen bekijken in de context van een stad op 10 of 15 minuten afstand?
- De afstanden van 400 tot 500 m van de circulatieplannen van Londen en Barcelona zijn te beperkt (/klein)

*De Brusselse wijken kunnen bekeken worden vanuit het standpunt van de statistische definitie in het kader van de Wijkmonitoring, maar er zijn ook de ervaringen van de wijken -



de aanpak die voor bepaalde wijken wordt toegepast, is niet noodzakelijk overdraagbaar op andere wijken.

*De kwestie van het begrijpelijker maken van het ruimtelijke ordening beleid blijft actueel - de schaal van de interventie is verschillend voor verschillende soorten projecten (duurzaam wijkcontract, schoolcontract, autoluwe wijk, enz.) Maar er lijkt binnen de groep geen consensus te bestaan over de noodzaak om tot een gemeenschappelijke definitie te komen van de wijken waarin moet worden ingegrepen. De verschillende definities van buurten zouden geen probleem moeten vormen.

Vragen

Analyse van risico- en succesfactoren van circulatieplannen:

- Politieke steun/wil
- Belang van sterke, samenhangende meerderheden
- Belang van overeenstemming tussen gemeentelijke en regionale meerderheden
- Coördinatie van de werf
- Hoe kunnen de verschillende openbare beleidslijnen (renovatie, mobiliteit, groene ruimten, enz.) worden samengebracht om de middelen en de coördinatie van het werk/administratie te verhogen?
- Al dan niet georganiseerde tegenstand van bewoners
- Centralisatie: heeft de gecentraliseerde aanpak (vanuit het regionale niveau) geholpen of was het contraproductief?
- Ideeën voor actieonderzoek?
- Voorbeeld van Parijs, waar er sit ins waren
- De organisatie van kortstondige evenementen/interventies waar er veranderingen aankomen om aan te kondigen dat de openbare ruimte binnenkort zal veranderen.
- Welke rol spelen buurtbewoners in een circulatieplan?
- Geven we ze privileges - kunnen ze worden vrijgesteld van bepaalde knips? Of creëren we hierdoor conflicten?